

Mesas sectoriales participativas – Plan de Ordenamiento Territorial Merlo 2050

Eloy Biassi

PROPUESTA VIAL PRELIMINAR

Corredor Alternativo Norte–Sur para Tránsito Pesado

Introducción

El crecimiento urbano, turístico y residencial de la Villa de Merlo y de toda la Costa de los Comechingones ha incrementado significativamente la presión sobre las rutas y accesos actualmente utilizados tanto por tránsito local como por tránsito pesado proveniente de otras localidades y que usan de paso las rutas que atraviesan por Merlo.

Actualmente, gran parte de la circulación norte-sur utiliza corredores que atraviesan zonas urbanas, áreas residenciales consolidadas y sectores turísticos de alta circulación, generando:

- conflictos de movilidad,
- riesgos viales,
- deterioro acelerado de infraestructura,
- contaminación sonora,
- incompatibilidad con usos turísticos y residenciales,
- y pérdida de calidad urbana.

Frente a este escenario, resulta estratégico comenzar a analizar la posibilidad de desarrollar un corredor alternativo para tránsito pesado con orientación norte-sur, pensado a mediano y largo plazo dentro del proceso de ordenamiento territorial de la región.

Diagnóstico actual

1. Merlo funciona como nodo regional de paso

La Villa de Merlo no solo recibe tránsito local:

- conecta San Luis con Córdoba,
- articula la Costa de los Comechingones,
- y recibe tránsito turístico, logístico y productivo.

La RP1 constituye actualmente uno de los principales corredores longitudinales de la región que inicialmente fue pensado como un corredor turístico, siendo la Autovía 55 el

corredor de transporte inter oceánico por donde se debe circular con carga pesada y de destino al puerto .

2. Superposición de funciones urbanas y logísticas

Hoy las mismas vías absorben:

- tránsito turístico,
- tránsito local,
- transporte interurbano,
- carga,
- abastecimiento,
- maquinaria,
- y circulación residencial.

Esto genera incompatibilidades crecientes.

3. Crecimiento urbano sobre corredores existentes

El crecimiento de: Villa de Merlo, Carpintería, Los Molles, Cortaderas ha ido absorbiendo tramos originalmente pensados como corredores viales, regionales y turísticos.

La consecuencia es que el tránsito pesado termina atravesando áreas urbanizadas.

Fundamentación de una vía alternativa norte-sur

1. Separar tránsito urbano y tránsito pesado

Uno de los principios más utilizados en planificación territorial moderna es separar:

- movilidad urbana,
- circulación turística,
- y logística pesada.

Esto:

- reduce accidentes,
- mejora fluidez,
- disminuye ruidos,
- y mejora calidad de vida.

2. Protección del perfil turístico de Merlo

Villa de Merlo posee un perfil fuertemente: turístico, paisajístico, residencial, y recreativo.

La coexistencia creciente con tránsito pesado:

- deteriora experiencia turística,
- afecta seguridad peatonal,
- genera conflictos urbanos.
- Envejece prematuramente la estructura vial.

3. Acompañar el crecimiento futuro

La propia documentación municipal reconoce:

- crecimiento urbano,
- expansión territorial,
- necesidad de fortalecer infraestructura,
- y aumento de demandas operativas.

Por lo tanto: la planificación vial debe anticiparse al crecimiento futuro y no reaccionar una vez colapsado el sistema.

Posible lógica territorial del corredor

Objetivo

Generar un corredor alternativo regional para:

- carga,
- tránsito pesado,
- transporte logístico,
- maquinaria,
- y circulación pasante norte-sur,

sin necesidad de ingresar al tejido urbano principal de Merlo, solo dando prioridad de circular por estas vías a toda industria local para garantizar la conexión a las vías de transporte pesado

Alternativas conceptuales de trazado

Opción A — Corredor Oeste Exterior

(más compatible con descompresión urbana)

Desarrollar un corredor por el oeste del área urbana consolidada:

- paralelo parcial al crecimiento futuro,
- conectado estratégicamente con RP1 y RP55
- evitando ingreso al centro urbano.

Ventajas

- evita tránsito pesado urbano,
- acompaña expansión futura,
- genera nueva estructura vial,
- permite áreas logísticas futuras,
- y reduce conflictos turísticos.

Opción B — Circunvalación Regional Parcial

Generar una vía de borde que:

- conecte norte y sur regionalmente,
- funcione como anillo parcial,
- y articule accesos estratégicos.

Modelo similar a corredores circunvalares utilizados para sacar tránsito pesado de áreas urbanas.

Opción C — Aprovechamiento y jerarquización de caminos rurales existentes

Analizar:

- caminos secundarios,
- trazas rurales,
- corredores ya utilizados informalmente,
- y conexiones de baja densidad.

Objetivo: evitar costos extremos de apertura completamente nueva.

Beneficios estratégicos

1. Reducción del tránsito pesado dentro de Merlo

Disminuye:

- congestión,
- accidentes,
- deterioro vial,
- y conflictos urbanos.

2. Mejora de la seguridad vial

Actualmente existen puntos críticos de circulación y accesos conflictivos vinculados al tránsito pesado.

Un corredor alternativo:

- reduce cruces conflictivos,
- separa flujos,
- y mejora seguridad general.

3. Protección del paisaje turístico

Menor circulación pesada en áreas turísticas:

- mejora percepción urbana,
- fortalece identidad serrana,
- y preserva experiencia turística.

4. Mejora logística regional

Un corredor norte-sur alternativo:

- fortalece conectividad regional,
- mejora tiempos de transporte,
- y genera infraestructura estratégica.

5. Posibilidad de nuevas áreas productivas y logísticas

La nueva estructura vial podría permitir:

- nodos logísticos,
- áreas de servicios,
- parques productivos,
- estaciones de transferencia,
- y equipamiento regional.

Relación con el ordenamiento territorial

La propuesta se vincula directamente con:

- expansión urbana,
- movilidad,
- estructura vial,
- crecimiento oeste,
- planificación regional,
- y sostenibilidad territorial.

No se trata solamente de una ruta: se trata de definir cómo crecerá territorialmente la región durante los próximos 20–30 años.

Es importante que toda planificación tenga una interconsulta fluida con la dirección de vialidad provincial, ya que Merlo esta atravesada por rutas provinciales de este a oeste y de norte a sur, es por ello que se necesita unificar criterios a la hora de planificar nuevos polos logístico, parques industriales y desarrollos urbanos para poder así tener nodos viales planificados estratégicamente.

Riesgos de no planificarlo

Si no se planifica una alternativa:

- el tránsito pesado seguirá atravesando zonas urbanas,
- aumentará la congestión,
- crecerán conflictos viales,
- se deteriorará infraestructura urbana,
- y disminuirá la calidad ambiental y turística.

Mesas sectoriales participativas – Plan de Ordenamiento Territorial Merlo 2050

Eloy Biassi

26/05/26

Necesidad de simplificar las zonas propuestas dentro de un nuevo código de ordenamiento urbano y territorial para la Villa de Merlo:

1. Un código excesivamente complejo se vuelve difícil de aplicar

Uno de los principales problemas de muchos códigos urbanos modernos es el exceso de categorías, subzonas y excepciones.

Cuando existen demasiadas zonificaciones:

- aumenta la confusión,
- se dificulta la interpretación,
- aparecen contradicciones,
- y crece la discrecionalidad administrativa.

Un sistema más simple:

- mejora la claridad normativa,
- facilita el control,
- y reduce conflictos interpretativos.

2. La complejidad normativa genera más excepciones

Cuantas más zonas específicas existen:

- más casos “no previstos” aparecen,
- más pedidos de excepción surgen,
- y más difícil se vuelve sostener criterios homogéneos.

Eso termina debilitando el propio código.

La simplificación permite:

- reglas más claras,
- menor necesidad de excepciones,
- y mayor previsibilidad para vecinos, profesionales e inversores.

3. Facilita el trabajo técnico y administrativo del municipio

Un esquema simplificado:

- agiliza expedientes,
- reduce tiempos de análisis,
- facilita inspecciones,
- mejora catastro y planeamiento,
- y optimiza recursos municipales.

En municipios con crecimiento dinámico como Merlo, la capacidad operativa es clave. La propia documentación trabajada reconoce la necesidad de fortalecer capacidad operativa y planificación institucional.

4. Mejora la comprensión para el vecino común

Un código urbano no debería ser comprensible solamente para especialistas.

Cuando la normativa:

- tiene demasiadas categorías,
- nombres técnicos complejos,
- o múltiples superposiciones, el vecino pierde capacidad de entender:

qué puede hacer,

qué no,

y por qué.

La simplificación fortalece:

- transparencia,
- acceso a la información,
- y legitimidad social del ordenamiento.

5. Reduce conflictos jurídicos e interpretaciones arbitrarias

Los códigos excesivamente fragmentados suelen generar:

- zonas grises,
- contradicciones,
- interpretaciones distintas según el funcionario,
- y judicialización.

Mientras más simple y clara es la normativa:

- mayor seguridad jurídica existe,

- menor discrecionalidad aparece,
- más estable se vuelve el sistema urbano.

6. Permite enfocarse en los verdaderos objetivos territoriales

Muchas veces se crean numerosas zonas sin que exista una diferencia territorial real significativa.

La pregunta clave debería ser:

“¿Esta diferenciación realmente responde a una necesidad urbanística concreta?”

Si no existe:

- una diferencia ambiental,
- funcional,
- paisajística,

o de infraestructura claramente justificable, la hiperfragmentación pierde sentido técnico.

7. Un sistema simple es más adaptable al futuro

Las ciudades cambian constantemente:

- nuevos modelos de vivienda,
- cambios económicos,
- nuevas formas de movilidad,
- transformaciones turísticas,
- y demandas ambientales.

Los códigos demasiado rígidos y fragmentados envejecen rápido.

En cambio, una estructura más simple:

- permite actualizarse mejor,
- adaptarse con menos reformas,
- y sostener coherencia a largo plazo.

8. La hiperzonificación puede frenar inversiones y desarrollo

Cuando existen demasiadas restricciones o categorías:

- aumentan incertidumbres,
- suben costos profesionales,
- se ralentizan aprobaciones,
- y disminuye previsibilidad para proyectos.

La simplificación normativa:

- mejora condiciones de inversión,
- reduce burocracia,
- y facilita proyectos compatibles con la ciudad.

9. Menos zonas puede significar mejor planificación, no menos control

Simplificar no implica "desregular".

Se puede mantener:

- protección ambiental,
- indicadores urbanos,
- restricciones de altura,
- control paisajístico,
- y criterios de sostenibilidad,

sin necesidad de multiplicar subzonas excesivas.

La calidad del ordenamiento no depende de la cantidad de colores en el mapa, sino de la claridad de sus criterios.

10. Facilita la fiscalización y el cumplimiento efectivo

Un municipio puede tener un código muy sofisticado en teoría, pero si:

- no puede controlarlo,
- no puede fiscalizarlo,
- o no puede hacerlo cumplir, la norma pierde eficacia.

La simplificación mejora:

- capacidad real de aplicación,
- control territorial,
- inspección,
- y seguimiento urbano.

11. Evita la fragmentación territorial innecesaria

La excesiva subdivisión puede terminar generando:

- microterritorios normativos,
- discontinuidades,
- y desigualdad regulatoria entre sectores similares.

Eso debilita la coherencia urbana general.

Una ciudad necesita:

- continuidad,
- lógica territorial,
- y reglas comprensibles.

12. El ordenamiento moderno tiende a modelos más integrados

Muchos enfoques urbanísticos contemporáneos avanzan hacia:

- mixtura controlada de usos,
- **flexibilidad urbana,**
- integración funcional,
- y ciudades más dinámicas.

Los modelos extremadamente rígidos y fragmentados suelen responder a paradigmas urbanos más antiguos.

“Un código urbano eficiente no es el que tiene más zonas, sino el que logra ordenar el territorio de manera clara, sostenible y posible de aplicar.”

Mesas sectoriales participativas – Plan de Ordenamiento Territorial Merlo 2050

Eloy Biassi

26/05/26

1. El crecimiento de Merlo ya existe: lo que debe definirse es cómo se ordena.

El crecimiento urbano no es una hipótesis futura sino una realidad en marcha. La discusión no debería centrarse en “si Merlo va a crecer” o si “debe crecer”, sino en si ese crecimiento será:

- planificado,
- regulado,
- sostenible,
- o desordenado.

Negar nuevas áreas de expansión no detiene la presión urbana: solamente genera informalidad, fragmentación territorial y loteos sin planificación integral (caso “Pantanillo”) El crecimiento no se debe frenar, se debe ordenar dentro del ejido municipal, que es el que marca el límite real de crecimiento de Merlo.

2. Necesidad de evitar la saturación del casco urbano consolidado.

La concentración excesiva del crecimiento sobre las mismas áreas genera:

- colapso vial,
- presión sobre la infraestructura actual de los servicios (deteriorada en muchos casos),
- pérdida de calidad de vida (aumento de contaminación sonora, lumínica y del aire),
- conflictos de convivencia urbana,

La expansión ordenada del desarrollo urbano hacia el oeste permitiría:

- distribuir cargas urbanas,
- descongestionar sectores saturados,
- equilibrar densidades y ejes comerciales,
- proyectar nuevos polos urbanos y consolidar los existentes.

3. La demanda habitacional y turística sigue creciendo

Merlo continúa siendo una ciudad receptora de:

- migración interna,

- nuevos residentes permanentes,
- desarrollos turísticos,
- inversiones inmobiliarias,
- y demanda de segunda vivienda.

Intentar frenar completamente nuevas áreas urbanizables (u obstaculizar desmedidamente su desarrollo) puede generar:

- encarecimiento extremo de la tierra,
- exclusión de sectores medios,
- concentración inmobiliaria,
- y desarrollo irregular fuera de normativa.

La planificación hacia el oeste permitiría incorporar suelo urbano de manera ordenada y con previsión de infraestructura.

El municipio necesita planificar antes de que el crecimiento ocurra espontáneamente. *(E barrio en Tolón)*

4. El desarrollo hacia el oeste puede permitir una planificación moderna desde el inicio

Los nuevos sectores urbanos permiten incorporar desde el diseño inicial:

- corredores verdes,
- reservas ambientales,
- drenajes urbanos,
- calles adecuadas,
- movilidad planificada,
- infraestructura subterránea,
- y urbanismo sostenible.

Es mucho más difícil corregir problemas estructurales en áreas ya consolidadas que planificar correctamente nuevos desarrollos y ambas cosas deben hacerse de manera programada y estratégica.

5. Permite generar un modelo urbano policéntrico

El crecimiento hacia el oeste de Merlo puede servir para construir:

- nuevos centros comerciales,
- zonas de equipamientos,
- espacios públicos,
- servicios,
- y centralidades barriales con posibilidad de nuevas viviendas sociales

Eso evita que toda la ciudad dependa exclusivamente del centro histórico o de los mismos corredores urbanos.

Una ciudad más distribuida:

- mejora movilidad,

- reduce tiempos,
- disminuye congestión,
- y fortalece integración territorial.

6. Mayor disponibilidad de suelo para vivienda y desarrollo económico

La limitación extrema del suelo urbanizable produce:

- especulación inmobiliaria,
- suba artificial de precios,
- dificultad de acceso a vivienda,
- y expulsión de residentes locales.

Abrir nuevas áreas bajo planificación puede:

- ampliar oferta,
- estabilizar precios relativos,
- fomentar inversión,
- y generar empleo en construcción y servicios.

7. Posibilidad de planificar infraestructura antes de urbanizar

El crecimiento planificado permite definir previamente:

- agua,
- cloacas,
- energía,
- conectividad,
- accesos,
- equipamiento público,
- y gestión de residuos.

Cuando el crecimiento ocurre sin planificación, el municipio termina corriendo detrás de las demandas con costos mucho mayores.

8. El ordenamiento territorial debe equilibrar ambiente y desarrollo

“Proteger el ambiente” y “permitir desarrollo urbano” no son conceptos incompatibles.

El verdadero objetivo del ordenamiento territorial moderno es:

- definir dónde se puede crecer, sin dañar la economía local y su potencial (recordemos que, muchas veces, “LOS PRIVADOS” que quieren desarrollar son los mismos pobladores originales de Merlo y sus hijos).
- cómo se puede crecer, en modelos de negocios equilibrados entre ganancias y cuidado del ambiente,
- bajo qué condiciones,
- con qué límites,
- y con qué mitigaciones ambientales.

La ausencia de planificación suele generar peores impactos ambientales que un desarrollo regulado.

Restringir solo genera costos legales para los contribuyentes, recordemos el caso Mercau.

9. La expansión controlada puede mejorar la resiliencia urbana

En los documentos vinculados a Defensa Civil se identifican riesgos locales como:

- incendios forestales,
- crecidas repentinas,
- tormentas severas,
- cortes de servicios,
- y riesgos climáticos.

Esto justamente refuerza la necesidad de:

- **definir zonas aptas claras, simples y definitivas con ANALISIS REAL DEL SUELO Y RELEVAMIENTO TERRITORIAL HUMANO.**
- establecer criterios de urbanización no imposibilitantes,
- prever evacuación,
- infraestructura vial,
- y manejo hídrico.

Es decir: el riesgo no se resuelve prohibiendo todo crecimiento ni regulándolo de manera desalentadora, sino ordenándolo técnicamente.

10. El oeste puede convertirse en una oportunidad de desarrollo urbano contemporáneo

Merlo tiene la posibilidad de evitar errores de otras ciudades si define:

- densidades adecuadas,
- límites claros,
- preservación paisajística,
- diseño urbano integrado,
- **y normativa moderna.**

El oeste podría pensarse como:

- expansión controlada,
- urbanismo "del valle",
- integración paisaje-ciudad,
- y desarrollo turístico-residencial sustentable.

11. Sin planificación territorial clara, aumentan los conflictos futuros

Cuando una ciudad no define estratégicamente hacia dónde crecer:

- aparecen excepciones,
- conflictos entre vecinos,
- presión política,
- judicialización (~~Caso Merlo~~)

- loteos irregulares,
- y desigualdad en acceso al suelo.

Definir un esquema territorial claro brinda:

- previsibilidad,
- seguridad jurídica,
- transparencia,
- y mejores condiciones para inversión y gestión pública.

En relación al uso del suelo y del recurso hídrico

No se trata de “urbanizar sin límites”, sino de priorizar usos del suelo que permitan mayor eficiencia hídrica, mayor valor social y mejor planificación

1. El consumo humano representa una porción menor del uso total del agua

Según lo expresado en el marco del Plan Maestro del Agua impulsado por el gobernador Claudio Poggi, la mayor presión hídrica proviene de los usos productivos agropecuarios (aproximadamente el 80% del agua se consume en usos agropecuarios contra el 20% que se destina a consumo humano). El propio Gobierno provincial plantea que el agua debe acompañar tanto el crecimiento poblacional como productivo, bajo criterios de sustentabilidad.

ES IMPORTANTE RECORDAR QUE:

- el crecimiento urbano no es necesariamente el principal responsable del estrés hídrico;
- la producción agropecuaria extensiva consume proporcionalmente mucho más recurso;
- el ordenamiento territorial debe priorizar eficiencia hídrica y valor social del suelo.

2. El desarrollo urbano genera mayor valor económico por metro cúbico de agua utilizado

Con menos agua:

- una ciudad genera empleo,
- posibilidad de vivienda propia y barrios sociales
- servicios,
- turismo,
- comercio,
- construcción,
- actividad profesional,
- recaudación,
- innovación.

En cambio, ciertos modelos agropecuarios extensivos tienen:

- menor densidad económica,
- menor generación de empleo por hectárea,
- menor retorno urbano-social.
- Concentración del capital

“El desafío no es solamente cuánto agua se consume, sino qué valor social, económico y territorial genera ese consumo.”

3. El desarrollo urbano puede incorporar tecnologías de ahorro hídrico

Nuevos desarrollos urbanos pueden incorporar:

- reutilización de aguas grises,
- captación de lluvia,
- paisajismo xerófilo,
- medidores inteligentes,
- riego eficiente,
- restricciones de consumo,
- infraestructura sustentable.

En cambio, gran parte de la producción agropecuaria tradicional sigue dependiendo de consumos intensivos.

4. La ciudad turística necesita suelo urbano estratégico

Villa de Merlo depende fuertemente de:

- turismo,
- servicios,
- vivienda,
- inversiones,
- economía urbana.

Congelar completamente áreas urbanizables puede:

- **encarecer el suelo,**
- **expulsar población,**
- **dificultar acceso a vivienda,**
- **frenar inversiones,**
- **aumentar informalidad.**

5. El propio enfoque del Plan Maestro del agua habla de equilibrio entre desarrollo y sustentabilidad

El Gobierno provincial plantea explícitamente:

- crecimiento poblacional,

- desarrollo productivo,
- planificación a largo plazo,
- equilibrio ambiental,
- gestión sustentable.

Conclusión:

La discusión no debe ser crecimiento sí o crecimiento no, ni a quienes se les va a permitir desarrollar sus tierras o a quienes no. La verdadera discusión es si Merlo va a crecer de manera planificada, sostenible y equilibrada, o si va a crecer de forma espontánea, fragmentada, irregular y sin capacidad de previsión.

El desafío no es elegir entre desarrollo y agua; el desafío es desarrollar con eficiencia hídrica un Merlo para todos los que elijan habitarlo, sin discriminación ni exclusión técnica.